REUNIÓN ORDINARIA
DE LA JUNTA DIRECTIVA
ACTA No. 04-01
20 de enero de 2004

La primera sesión ordinaria del año 2004 de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) se celebró a los veinte días del mes de enero en el salón de conferencias del Edificio de la Administración, localizado en Altos de Balboa, ciudad de Panamá, República de Panamá.

Los directivos presentes en la reunión:
MINISTRO JERRY SALAZAR, PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA
DIRECTOR ADOLFO AHUMADA C.
DIRECTOR ELOY ALFARO
DIRECTOR ANTONIO DOMÍNGUEZ A.
DIRECTOR MARIO GALINDO H.
DIRECTOR EMANUEL GONZÁLEZ-REVILLA
DIRECTOR MOISÉS MIZRACHI
DIRECTOR ABEL RODRÍGUEZ C.
DIRECTOR ROBERTO R. ROY

Los oficiales administrativos:
ALBERTO ALEMÁN ZUBIETA, ADMINISTRADOR
RICAURTE VÁSQUEZ M., SUBADMINISTRADOR
DIÓGENES DE LA ROSA, SECRETARIO

Los directores de departamentos:
JOSÉ BARRIOS NG, DIRECTOR DE FINANZAS
VÍCTOR DIAMOND, FISCALIZADOR GENERAL
ÁLVARO CABAL, ASESOR JURÍDICO
AGUSTÍN ARIAS, DIRECTOR DE INGENIERÍA Y PROYECTOS

Otros funcionarios:
ROSSANA CALVOSA DE FÁBREGA, Asistente del Secretario para Asuntos Jurídicos
YAMILA FERNÁNDEZ, Asistente Interina del Secretario para Asuntos de la Junta Directiva
PATRICIA ARIAS, Secretaria General de la Oficina del Ministro para Asuntos del Canal

El PRESIDENTE inició la sesión a las 9:00 de la mañana, luego de comprobar por medio de la Secretaría la existencia del quórum reglamentario.

Ítem No. 1: Aprobación del orden del día.

El SECRETARIO presentó los temas a considerar en el orden del día de ocho puntos, los cuales fueron aprobados por los directores.

Ítem No. 2: Sesión Ejecutiva.

Seguidamente los directores se reunieron en sesión ejecutiva para la consideración del Informe del Fiscalizador General y otros temas.

Ítem No. 3: Consideración del Acta No. 03-11 de la reunión ordinaria del 16 de diciembre del 2003.

El PRESIDENTE sugirió que se enviaran los cambios de dicha acta a la Secretaría.

El director GONZÁLEZ-REVILLA mencionó que había citado una reunión del Comité de Áudito y Finanzas para el 15 de enero con el objeto de discutir el tema de los cambios del Reglamento de Ética, y que dicha reunión fue cancelada, ya que los comentarios de la administración no habían sido presentados y solicitó que se realizara una reunión la semana siguiente cuando la administración estuviese lista, para luego celebrar una reunión de directiva y darle curso a este tema. El ADMINISTRADOR mencionó que revisaría su calendario y se pondría de acuerdo con el Presidente para coordinar la fecha de la reunión.

Ítem No. 4: Informe de la reunión del Comité de Modernización y Ampliación del Canal del 6 de enero del 2004.

El director RODRÍGUEZ dio un pequeño resumen referente a lo tratado en la reunión del Comité de Modernización y mencionó lo siguiente:

1. Situación de los estudios que se desarrollan en preparación para una decisión final sobre la ampliación del Canal.

a) Modelo financiero. Informó que este modelo había sido terminado y estaba listo para hacer corridas hipotéticas; y que la data que lo alimentaría y que incluiría peajes estimados, volúmenes de tráfico y tipos de costo estaría lista para el mes de enero. Comentó también que había surgido una sugerencia de caracterizar los gastos de mantenimiento con relación a los gastos de capital, ya que este tema actualmente no estaba bien definido, y que en la próxima reunión de Comité se haría una corrida hipotética del modelo.

b) Presentación sobre el trabajo de consultoría desarrollado por Parsons Brinckerhoff/MWH sobre el tema de costeo. El director RODRÍGUEZ mencionó que el contrato había sido asignado y negociado con Parsons Brinckerhoff/MWH, que la contraparte de la ACP se había constituido y ubicado en su sitio de trabajo, y que además se habían adquirido programas especiales. Añadió que el contratista estaba trabajando en Panamá a tiempo completo para terminar la revisión de los costos de las esclusas para finales de marzo y que el objetivo era que este sistema de costeo se convirtiera en el sistema estándar utilizado por el Canal.

c) Preparación de una estructura organizacional adicional para manejar la ampliación del Canal y mantener normalmente las operaciones diarias del Canal. El director RODRÍGUEZ resumió este punto diciendo que la Autoridad del Canal de Panamá como institución debía reforzarse en diferentes áreas, como, por ejemplo, contrataciones y administración de documentación, para llevar a cabo las obras.

d) Presentación del modelo de simulación de capacidad. En cuanto a este modelo, el director RODRÍGUEZ comentó que permitirá evaluar la capacidad y nivel de servicio de distintos

escenarios de expansión, considerando alternativas de configuración física, reglas de operación y demanda. Describió el desarrollo del modelo en sus dos fases, fase I: modelo básico de simulación, la cual estaba terminada y en proceso de validación por la ACP; fase II: Modelo refinado que se estaba iniciando y cuyo plazo estimado era mayo del 2004 y cuyos objetivos serán calibrar y refinar el modelo para la simulación de tránsitos Post-Panamax, refinar el módulo de programación de buques, refinar los estimados de tiempos de navegación y de esclusaje, e incluir opciones para otros tipos de reglas de navegación y restricciones.

Continuó diciendo que este modelo simulaba el tránsito a través de los diferentes recursos y con las diferentes restricciones y trataba de medir una serie de factores que se consideran importantes para elegir el diseño más apropiado. Explicó que a través del modelo se podrá configurar las reglas de operación del sistema, como por ejemplo el modo de operación de las esclusas, las estrategias de programación de los buques, las reglas de asignación de restricciones, entre otros, y que permitirá también definir de una manera realista la demanda de buques que pueden arribar al Canal. Concluyó indicando que el modelo corre un año entero de operación del Canal en aproximadamente 10 minutos.

2. Informe final del estudio sobre la Isla realizado por el consultor Moffat & Nichols.
Informó que este estudio no estaba terminado, pero que se había presentado el informe preliminar y que el informe final en borrador se entregaría en febrero, luego de lo cual la Autoridad del Canal revisará el informe y dará comentarios a finales de febrero del 2004, por lo que la presentación y entrega del informe final estaba fijada para el mes de marzo del 2004.

Recordó que esta isla constituye una de las alternativas para acomodar material de excavación, como consecuencia de la construcción de las nuevas esclusas en la entrada del Pacífico, y dijo que el porcentaje de avance estaba alrededor de 80% y quedaban pendientes los diseños preliminares de la infraestructura marina para el desarrollo de la isla como puerto y el diseño de las redes de los servicios públicos y los accesos, así como el desarrollo de la isla como centro portuario y como reserva natural. Agregó que el alcance de estos estudios era determinar el diseño para una terminal de contendores, evaluación geológica del sitio propuesto para la isla, análisis de oleajes y corrientes marinas, estimado de costo y aspectos ambientales y que el período de construcción se estimaba en 4 años y el costo de la construcción, en $468 millones.

3. Informe sobre el Puente de las Américas.
El director RODRÍGUEZ señaló como puntos importantes del informe los siguientes:

- El puente de las Américas no ha recibido mantenimiento periódico en los últimos 8 años.
- Se observan problemas importantes en conexiones, apoyos, cables del arco central, losa de rodadura, remaches y sistema de drenaje.
- De no atenderse estos problemas, la capacidad de servicio del puente se verá afectada.
- El Ministerio de Obras Públicas (MOP) no ha logrado los fondos solicitados al Ministerio de Economía y Finanzas para un mantenimiento mínimo.

Informó que la Junta Directiva solicitó que ser le remitiese para su aprobación una resolución para la contratación de una firma consultora para la inspección y diagnóstico del puente, por un valor de $400,000.00, que incluyese las recomendaciones vertidas en la reunión por el director

Ahumada y el Administrador, entre ellas que se lograse la autorización del MOP para hacer la evaluación de la estructura del puente a través de un contrato gestionado por la ACP.

El director MIZRACHI mencionó que uno de los temas tratados en dicha reunión fue aprobar una contratación de servicios especiales por $400,000.00 destinados a un análisis del puente de las Américas. El director DOMÍNGUEZ mencionó que un ingeniero ajeno a la ACP había recomendado sugerir al MOP instalar mallas debajo del puente, para evitar la caída de pedazos de éste sobre los barcos en tránsito y el Administrador aclaró que era casi imposible que la loza se desprendiese.

Sobre el mismo tema, el ADMINISTRADOR señaló que la administración deseaba presentar una solicitud para aprobación de la Junta Directiva para ejecutar la contratación de servicios de consultoría para la inspección, diagnóstico y recomendaciones para la rehabilitación y mantenimiento del puente de las Américas por un monto de B/.400,000.00, ya que para la ACP era importante contar con ese estudio para su análisis de riesgo. Al respecto, el director GALINDO opinó que en los considerandos había que justificar de una manera muy puntual y explicativa por qué el Canal consideraba necesario tomar a su cargo esta solución.

El director MIZRACHI mencionó que en la reunión del comité se tomaron en cuenta varias posibilidades, eligiéndose la contratación como la mejor. Por su parte, el director AHUMADA recalcó que había que dejar bien claro por qué la ACP está reemplazando al Estado en este caso particular, para evitar que esto se convierta en una tendencia, y que una de las cosas que se debía aclarar era que el MOP había manifestado a la ACP que carecía de los recursos necesarios para la contratación de dicho estudio. El ingeniero ALFARO indicó que, originalmente, en reuniones sostenidas con la Viceministra del MOP, se había solicitado a la ACP que atendiera el mantenimiento rutinario y que el MOP se encargaría de hacer la contratación para la inspección, y el ADMINISTRADOR explicó que era importante para la ACP conocer el estado físico y los trabajos que se tienen que realizar en el puente para poder estar seguros que nuestro nivel de riesgo es aceptable.

El director AHUMADA sugirió que el texto dijera que limitaciones de carácter financiero o presupuestario han impedido al MOP realizar esta contratación y, en consecuencia, la ACP en vista de la urgencia del problema considera conveniente tomar alguna decisión al respecto. El director DOMÍNGUEZ dijo estar de acuerdo con el texto pero señaló que si la ACP procedía unilateralmente a la contratación de estos servicios, sin tener ningún tipo de documento de parte del MOP que establezca que ellos no pueden realizar ese trabajo, sería peligroso y para evitar un problema, se debía solicitar al MOP una carta en donde establezca que dicha entidad no está en capacidad de realizar dicha contratación. El ADMINISTRADOR señaló que se pretendía suscribir un acuerdo interinstitucional con el MOP, a lo que el director DOMÍNGUEZ opinó que se debía aprobar la resolución con la condición que se le solicitara al MOP la carta. Se aprobó la resolución con los cambios sugeridos y sujeta a la carta del MOP.

4. **Informe del aumento en el calado de las esclusas.** El director RODRÍGUEZ indicó que el proyecto continuaba de acuerdo a su cronograma y que estaba el proceso de compra de equipos y trabajando en las paredillas que ayudarán a aislar con las botas el agua de la cámara, por lo que se esperaba tener la primera prueba con barcos de 40.5´ para el mes de julio o agosto.

5. Informe del proyecto de iluminación de las esclusas. Se informó que el proyecto estaba un poco atrasado debido a que la primera licitación se había declarado desierta, por lo que la Junta Directiva había aprobado fondos adicionales para la contratación y el anuncio debía cerrar a mediados del mes de enero.

Ítem No. 5: Informe del Presidente.

El PRESIDENTE agradeció al Comité de Asuntos Jurídicos y a la administración por la presentación de los consultores Sullivan & Cromwell, señalando que los temas abarcados fueron debidamente presentados y sustentados, con temas muy importantes tanto para la administración como para la Junta Directiva.

Solicitó también a la administración que se mantuviera a la Junta Directiva informada de todas las reuniones realizadas en torno al tema de la solicitud de aumento salarial de los pilotos del Canal por maniobras en el Corte Culebra, ya que este tema había aparecido en los diferentes medios de comunicación.

El PRESIDENTE señaló que se debe mantener a los miembros de la Junta Directiva informados acerca del status de la demanda de los extrabajadores del Canal debido a que el tema había sido publicado en los medios escritos y guardaba relación con el fondo rotativo del "Office of Transition Administration".

Otro tema que mencionó el PRESIDENTE fue la solicitud del Patronato del Servicio de Nutrición, diciendo que había recibido varias llamadas y correspondencia solicitando una cita.

El PRESIDENTE recomendó que se establecieran las fechas probables para las reuniones informativas sobre el avance de los estudios entre los directores de la Junta Directiva y la administración con la Junta Asesora.

Solicitó que se realizara una reunión con los directores y el comité de la Cuenca para conocer todos los detalles concernientes a este asunto, en especial lo relacionado con la Coordinadora Campesina, ya que siempre está latente y surgían muchas preguntas al respecto.

Como último punto, el Presidente preguntó al Administrador sobre la representación de la ACP ante las reuniones ordinarias del Gobierno Central, los consejos provinciales, indicando que estas reuniones son muy importantes.

El PRESIDENTE mencionó que este año era muy especial y esperaba tener la oportunidad de despedir adecuadamente a los directores Mizrachi y González-Revilla, que han aportado mucho al Canal y al resto del país.

El ADMINISTRADOR intervino para aclarar los puntos mencionados por el Presidente, en cuanto al tema del fondo en manos del "Office of Transition Administration" (OTA) e indicó que había aproximadamente B/.30 millones que estaban en juego por efecto de la reclamación interpuesta en Florida por un monto de B/.1.4 billones, de parte de los extrabajadores de la fuerza armada y extrabajadores del Canal y que la información que se manejaba era que este caso tomaría un tiempo en resolverse, por lo que esos fondos estaban amarrados ya que, de acuerdo al Tratado,

esos fondos rotativos estaban destinados a pagar todas las obligaciones que surgieran por motivo de la transferencia del Canal.

Adicionó que avisaría al Presidente de la llegada a Panamá del señor William Connolly, a cargo de OTA, para que pudiese asistir a una reunión sobre el tema y mencionó que quedaban pendientes de los fondos reservados B/. 250,000,00.00 que vencían en el 2005. El director AHUMADA preguntó que si los demandantes son básicamente empleados de las bases militares y hay algunos del Canal y quiénes eran los demandados, a lo que el ADMINISTRADOR contestó que la mayoría eran exempleados de las bases militares y que habían demandado al Departamento de Defensa y la Comisión del Canal de Panamá, y agregó que, de acuerdo a los abogados del Departamento de Justicia, el caso no tenía mérito. El director DOMÍNGUEZ preguntó por qué aparecía OTA con una cantidad de B/.20.1 millones entre las cuentas por cobrar y si se había hecho alguna anotación en los estados financieros; el ingeniero BARRIOS aclaró que en el cierre del año fiscal 2003 debía aparecer una nota al respecto.

Sobre otro punto, el ADMINISTRADOR mencionó que se habían mantenido conversaciones con el Patronato del Servicio de Nutrición y se les había explicado que la ACP había concesionado la tienda de artículos promocionales, por lo que debían conversar directamente con el concesionario si deseaban poner a la venta en el Centro de Visitantes de Miraflores los artículos que ellos producían. Destacó que se está buscando una manera de ayudarlos indicándoles artículos que podían ser adecuados para la venta.

En cuanto a la fecha de reunión con la Junta Asesora, mencionó que se habían mandado como fechas posibles el 27 y 28 de junio para confeccionar la lista de quiénes estarán disponibles. Con respecto a las reuniones informales, comentó que no se tenían fechas todavía, ya que la idea era realizarlas cuando se tuvieran los resultados de los estudios.

Con respecto a la actualización de la Cuenca, el Administrador indicó que se solicitaría una reunión de la Junta Directiva en comité ejecutivo para presentar el tema y mencionó que la administración está lista para dar esa presentación.

En relación con las reuniones del Gobierno Central, el ADMINISTRADOR indicó que cuando se reciben las solicitudes se envía a personal de la ACP, especialmente cuando se realizan en el área de Coclé.

Ítem No. 6: Informe del Administrador.

El ADMINISTRADOR presentó las cifras reales contra presupuesto y mencionó que en diciembre hubo una pequeña reducción en los tránsitos de buques de alto calado, y en términos de peajes un aumento de 7.6%. Mencionó que también hubo un aumento de 8.4% en términos de tonelaje en los barcos de mayor a 80' y añadió que la recaudación de peajes era positiva. El director DOMÍNGUEZ señaló que el aumento de peajes que se dio en octubre era de 5.5 y el presupuesto reflejaba 4.8, lo que significaba que la administración había proyectado erróneamente lo que pensaba, y que este año iba a pasar lo mismo.

El director MIZRACHI señaló un incremento de dos dígitos, como era el crecimiento de 14% en el rubro de barcos de más de 100'podía ser peligroso si no se resolvían las limitaciones de

capacidad, como el estancamiento en las negociaciones con los pilotos. El ADMINISTRADOR mencionó, en el tema de los prácticos, que se había llegado a un acuerdo para hacer una serie de pruebas, que incluía un cronograma y que el problema consistía en que no se tenía la mezcla de barcos para ejecutar dichas prueba; pero que la parte positiva era que no se había encontrado problemas con las pruebas realizadas hasta el momento. El director ROY preguntó cuál era la máxima mezcla de barcos que podía transitar por el corte actualmente y el ingeniero ARIAS contestó que al diseñar el ensanche se habían considerado barcos diferentes a los que estaban transitando hoy en día. El ADMINISTRADOR mencionó que, por ello, se estaban alineando las curvas, por lo que el director ROY concluyó que suponiendo que se llegase a un acuerdo con los pilotos, el diseño actual de las curvas no permitiría el paso simultáneo de dos barcos Panamax, lo que ratificó el ADMINISTRADOR.

El director RODRÍGUEZ mencionó que las noticias publicadas aducían que la inversión de millones de dólares había sido en vano, porque todavía no se podía lograr el objetivo deseado, por lo que había que desmentir esta afirmación, explicando la verdadera situación, opinión con la que concordó el director GALINDO, a lo que el ADMINISTRADOR contestó que el público no comprendería las explicaciones técnicas. El director RODRÍGUEZ señaló que había que considerar el referéndum y la necesidad de que la opinión pública esté clara en estos aspectos.

El director ALFARO dijo estar de acuerdo con los comentarios realizados, pero mencionó que el resumen de las publicaciones concluye en que la imposibilidad mencionada se debía a que los pilotos se rehusaban a realizar ciertas pruebas y la crítica al Canal estaba encaminada a la necesidad de resolver el problema laboral antes de realizar un gasto de B/.290 millones. El ADMINISTRADOR mencionó que independientemente de que se llegase a un nuevo acuerdo con los pilotos, las pruebas eran necesarias, ya que las condiciones no se podían simular. También señaló que los usuarios del Canal estaban sintiendo cada vez más las limitaciones de capacidad. El director AHUMADA preguntó cuál era el argumento de los pilotos, a lo que el ADMINISTRADOR contestó que ellos alegaban que había que hacer las pruebas de una forma escalonada ascendente y planteaban que estas modificaciones eran un cambio en sus condiciones de trabajo, por lo que tenían derecho a remuneraciones adicionales.

En cuanto a la normativa internacional que imponía restricciones de tránsito, el director AHUMADA preguntó cuál era el proceso de elaboración de las decisiones de SOLAS, y el ADMINISTRADOR contestó que el gobierno de Panamá y la Autoridad del Canal tomaba parte en las discusiones de los cambios a esta normativa, la cual incidía en el tamaño del barco, las condiciones de carga y la visibilidad al transitar. El director GALINDO preguntó, para efectos de la aclaración solicitada, qué podía hacerse que no se hacía antes de las inversiones realizadas, es decir, qué barcos podían pasar simultáneamente. Sobre el tema, el director DOMÍNGUEZ mencionó que el artículo publicado del ingeniero Quijano había sido muy claro, pero que, de ser necesario, se utilizara un lenguaje más claro aún para aquellos aspectos técnicos que no fueron comprendidos. A la pregunta del director ROY sobre las pruebas, el ADMINISTRADOR indicó que lo deseado era acelerar el programa de pruebas para terminarlas antes.

Entre las actividades del período se mencionaron la inauguración del Centro de Visitantes de Miraflores, la firma del acuerdo entre el Órgano Judicial y la ACP para transferencia de información y otro con la Autoridad Nacional del Ambiente en el manejo de los estudios de impacto ambiental.

El ADMINISTRADOR citó como contratos más importantes: la contratación de las pólizas de seguro, la reconstrucción del muelle 15, suministro de aceites y lubricantes, entre otros.
El director MIZRACHI reiteró que durante el primer año de administración conjunta todos los pronósticos de aumento estaban alrededor de 1% y advirtió que se estaba casi en 10%, lo que consideró peligroso, pues la entidad no estaba preparada para manejar ese porcentaje. El ADMINISTRADOR señaló que se estaban preparando, de allí que las pruebas fueron iniciadas un año antes. El director MIZRACHI hizo otra observación referente al aumento en las horas de tránsito, mencionando que habían incrementado de 22 a 28 horas y señaló que eso era lo que veían los usuarios, a lo que el ADMINISTRADOR contestó que la razón del aumento fueron los trabajos de mantenimiento; pero que se buscaba aumentar la capacidad del Canal, manteniendo la confiabilidad de la ruta. El director MIZRACHI señaló que se había roto un récord al cambiar las puertas de las esclusas, lo que no se había divulgado, y el director ALFARO mencionó que en su opinión la ACP había vencido el problema de la confiabilidad de la ruta que guardaba relación con la capacidad panameña de administrar el Canal.

Ítem No. 7: Informe de Finanzas.

El Ing. BARRIOS presentó los resultados del mes y los comentarios de cómo se proyectaba al final. Mencionó que el total de ingresos superaba en B/.6.8 millones, lo que se había estimado para el mes de diciembre, y que todas las unidades de negocio se están desempeñando de acuerdo a lo presupuestado, salvo el programa de administración de liquidez, ya que se seguían manejando tasas muy deprimidas. Informó que hubo una ligera variación en los gastos, primordialmente en relación con las asignaciones por las pruebas del corte Culebra, pues se habían presupuestado 728 asignaciones en el corte y se realizaron 1820.

El ingeniero BARRIOS mencionó que el resultado final era que las utilidades retenidas disponibles para distribución, solamente para este mes, arrojaban un aumento de B/.4.8 millones por encima del presupuesto.

Ítem No. 8: Lo que propongan los Directores.

El ADMINISTRADOR presentó una propuesta para establecer un sistema de ferry en el Atlántico, indicando que su propósito era aumentar la seguridad y protección del Canal. Señaló que uno de los atracaderos podía ubicarse en el área del muelle Mindi y el cruce sería relativamente corto; pero habría que construir una carretera de aproximadamente 1.20 Km. Como otra alternativa señaló al canal francés; pero indicó que en este caso habría que construir un puente y que el costo sería de B/.2.6 millones. El director AHUMADA preguntó por la importancia de establecer este sistema de ferry, a lo que el ADMINISTRADOR contestó que era por seguridad del Canal. El director GONZÁLEZ-REVILLA preguntó por la cantidad de autos que transitaban actualmente por las esclusas de Gatún, a lo que el ingeniero ARIAS contestó que alrededor de 900 autos diarios.

El ADMINISTRADOR mencionó que se deseaba solicitar a la Junta Directiva recoger el proyecto y presentar una propuesta más estudiada para poder implementarlo a corto plazo. La Junta Directiva aprobó que se continuara con el estudio para ser presentado, una vez completo, a la Junta Directiva.

Habiéndose agotado los temas del orden del día, se dio por terminada la reunión a las 12:05 p.m.